



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Manuale ed Atlante InFra - InFra Toscana

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Manuale ed Atlante InFra - InFra Toscana / C.Zanirato. - In: FIRENZE ARCHITETTURA. - ISSN 1826-0772. - STAMPA. - 1/2004:(2004), pp. 127-127.

Availability:

This version is available at: 2158/391489 since:

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)



Ma l'evoluzione del tipo sarà ancora determinata da influenze occidentali (Cerasi).

Anche in un Mediterraneo politicamente spaccato dalla guerra santa gli uomini e le idee non hanno mai smesso di circolare, come dimostra l'architettura militare fiorita in epoca crociata in prossimità delle coste. Mentre tra Aleppo e Damasco sorge in forme gotiche il Krak des Chevaliers a difesa di uno dei punti più strategici sulla via per Gerusalemme, nell'Italia di Federico II si edificano castelli tipologicamente riconducibili all'area mediorientale, circostanza, quest'ultima, spiegabile col fatto che "i crociati in generale e gli ordini militari in particolare conoscevano la tipologia fortificatoria protoislamica del castello quadrato e costituiscono quindi il ponte tra tale architettura e quella federiciana" (Cadei).

Del resto vale la pena ricordare che proprio in uno dei momenti più cruenti dello scontro fra Oriente ed Occidente, quello appunto delle crociate, i due mondi condividono un sapere filosofico-scientifico che attinge alle medesime fonti classiche e un cospicuo repertorio simbolico che investe tutte le forme di produzione artistica, grazie anche alla lucidità politica e filosofica di Federico II che si fa promotore di una cultura originale fondata sulla sintesi di fermenti ideologici greci, ebraici, musulmani, cristiani e latini. L'importanza di questa vicenda eccezionale per la vita culturale italiana la si valuta con l'attività di artisti come Nicola Pisano e Arnolfo di Cambio che, assumendo l'arte federiciana a matrice del proprio operare, sono tra i responsabili del rinnovamento dell'arte toscana tra i secoli XIII e XIV, oppure attraverso i legami della poesia fiorentina con la scuola siciliana e il debito della *Divina Commedia* verso il sistema cosmologico islamico.

Dunque, come ribadiscono gli autori della pubblicazione, parlare di Oriente e Occidente ha un senso purché non si trascuri di rilevare la complessità della trama di relazioni intessute nei secoli tra le sponde del Mediterraneo, ovvero purché non si riduca un fertile scambio a mera contrapposizione, della quale non si può certo negare l'esistenza, ma che rappresenta solo uno degli aspetti della questione. Credo, piuttosto, che sia lecito affermare l'esistenza di un'anima occidentale e di un'anima orientale intese come principi costitutivi della identità del Mediterraneo, che danno origine a un "dualismo" fonte di insondabile ricchezza.

Francesca Mugnai

AA.VV.,

Manuale ed

Atlante In.Fra -

Forme insediative e infrastrutture.

Marsilio editore, Venezia, 2002

AA.VV., **In.Fra Toscana - Effetti indotti,**

OTTO editore, Torino, 2003

La strada ha relazioni contrastanti con il territorio che attraversa: una linea che collega due punti distanti tra loro finisce anche per separare altri vicini. Insomma divide ed unisce allo stesso tempo, come sezione virtuale e linea di connessione insieme.

Le strade spesso attraversano territori dividendo secondo logiche del tutto estraneo alla loro natura, perché appartenenti ad altri luoghi da collegare, ma possono anche diventare nuovi assi d'attrazione sulla traccia dei quali si modifica l'ambiente, si orientano altri tracciati, si dispongono le costruzioni, nascono borghi e città...

Nella contemporaneità, la concezione della strada, da connettivo, è banalizzata alla stregua di collettori di traffico e niente più, confinata all'assunzione di sole mansioni funzionali, e quindi sempre più estraniata sia dal disegno del territorio che dallo spazio urbano.

Così la strada perde valore di luogo per appiattirsi ad essere solo transito, in cui l'auto si carica di forza divisoria tra i due fronti stradali, specie se edificati. E, com'era già successo con la ferrovia, le strade a scorrimento veloce ottengono un effetto d'extraterritorialità dovuta alla monofunzionalità, alla specializzazione ed alla velocità, rendendo difficile l'instaurarsi di relazioni funzionali con il territorio attraversato.

Gli attraversamenti moderni sono distratti, insensibili allo spessore penetrato, quasi "assenti" ed apatici nelle relazioni spaziali toccate. In altri termini, il movimento tende a negare lo spazio, specie con il crescere della velocità, considerato semplice spazio attraversato e la strada come semplice collegamento tra due estremi.

Le strade si sono tramutate da tempo in attrattori lineari di una collezione d'oggetti eterogenei, in funzione unicamente delle contigue e differenziate opportunità edificatorie. A differenza della città tradizionale, nella quale gli spazi di circolazione appaiono come il risultato in negativo dell'aggregazione degli edifici, nella città diffusa di oggi le strade sono, all'opposto, una rete in positivo della capacità organizzativa degli edifici che accoglie.

Nei confronti di un sistema urbano che si caratterizza per discontinuità dell'edificato, distanze dilatate e disomogeneità organizzativa, le reti infrastrutturali sono, in molti casi, gli unici di-

spositivi a tentare una connessione tra le parti, gli unici elementi a strutturare gli insediamenti. In pratica, in una realtà urbana parcellizzata, le infrastrutture tentano di riannodare una dialettica tra configurazioni locali e strutturazione globale dei territori.

Così, sullo stimolo di questi impulsi visivi, prende corpo lungo le strade principali un paesaggio spontaneo, delineato dai manufatti e da funzioni che si vanno ad organizzare lungo i percorsi, e che nel rapporto con l'asse stradale ripongono tutto il loro significato dato dalla pura visibilità. Nella città diffusa alcuni dei nuovi luoghi di centralità sono proprio connessi alle infrastrutture, come molte delle attività terziarie o ludico-ricreative, che lasciano la città consolidata per riposizionarsi lungo i principali assi di comunicazione, gli unici con i quali instaurano relazioni ambientali.

Lo spazio delle infrastrutture rappresenta, così, anche uno degli spazi pubblici più rappresentativi nel panorama introverso dell'urbanizzazione contemporanea.

Si pensa sempre la strada soprattutto per quello che conduce a vedere, dimenticandosi spesso che è essa stessa qualcosa da vedere, un elemento costitutivo dei caratteri preminenti di un dato luogo. Più che la forma del manufatto stradale, dovrebbe attrarre la sua struttura morfogenica, per indurlo a diventare un luogo specifico essa stessa.

Il Manuale e l'Atlante di "in.fra" presentano i risultati della ricerca svolta sul rapporto tra infrastrutture e insediamenti nelle forme dei paesaggi contemporanei italiani, per cercare di fornire strumenti operativi aggiornati per superare la recente riduttività del progetto. La ricerca "Forme insediative e infrastrutture. Procedure criteri e metodi per il progetto" è stata promossa dal M.U.R.S.T. come Programma di rilevante interesse nazionale ed è stata svolta nel biennio 1999-2000, con la partecipazione di dodici sedi universitarie, coordinate dal gruppo di ricerca di Torino, guidato dal Prof. A. Isola. Nelle due pubblicazioni si presentano le sintesi delle esplorazioni condotte su un vasto repertorio di casi di studio locali, sia attraverso analisi territoriali che con proposte progettuali, volte a verificare alcune possibili modificazioni degli assetti attuali.

Nel Quaderno "in.fra Toscana" sono presentati in forma più estesa i risultati della ricerca condotta dalla sede fiorentina coordinata dal Prof. L. Macci, sugli effetti indotti nell'ambito urbano dalla realizzazione del nodo dell'A.V. di S.M.N.

Claudio Zanirato